

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2682

Vragen van het lid **Den Boer** en **Verhoeven** (beiden D66) aan de Minister en Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid en de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *het bericht «Canada en Nederland testen trans-Atlantische vluchten zonder paspoort»* (ingezonden 10 juli 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Broekers-Knol** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid en de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (ontvangen 4 mei 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 3554.

Vraag 1

Kent u het bericht «Canada en Nederland testen trans-Atlantische vluchten zonder paspoort»?¹

Antwoord 1

Ja, dit bericht is mij bekend.

Vraag 2

Kunt u uitleggen hoe en wanneer dit pilotproject tot stand is gekomen? Welke partijen waren daarbij betrokken? Wat was daarbij uw rol? Wanneer heeft de besluitvorming over dit pilotproject plaatsgevonden en wie waren daarbij betrokken?

Antwoord 2

In januari 2018 is Nederland benaderd door de Canadese overheid en het World Economic Forum (WEF) om deel te nemen aan een pilotproject om het Known Traveller Digital Identity (KTDI) concept in de praktijk te toetsen. Het KTDI-concept ziet op het gehele reisproces; van vertrek uit het land van verblijf tot en met aankomst in het land van bestemming. De kern van het idee is dat het passagiersproces vergemakkelijkt wordt doordat een burger zich op basis van vrijwilligheid, op digitale wijze, op een manier die betrouwbaar en door de overheid gevalideerd is, met behulp van biometrische gegevens kan identificeren en de grens kan passeren.

¹ https://www.standaard.be/cnt/dmf20190627_04482074

De KTDI-pilot stelt de KMar in staat in toenemende mate risicogericht te opereren op de grens en de schaarse capaciteit zo effectief en efficiënt mogelijk in te zetten doordat door de overheid gevalideerde informatie wordt gedeeld. Tevens levert dit de reiziger waardevolle tijdswinst op. Voor de uitvoering van het project is een publiek-privaat consortium ingericht, bestaande uit het World Economic Forum, de Canadese autoriteiten, Air Canada, Toronto Pearson International Airport, Aéroports de Montréal, de Nederlandse autoriteiten, KLM Royal Dutch Airlines, Schiphol Nederland B.V, Accenture en Vision-box. Het projectmanagement aan Nederlandse zijde is belegd bij het Ministerie van Justitie en Veiligheid. In december 2018 heeft in aanwezigheid van alle betrokken partijen uit Canada en Nederland de eerste bijeenkomst van de internationale stuurgroep voor het WEF KTDI project plaatsgevonden in Ottawa, Canada. Op 26 juni 2019 hebben de betrokken partijen een intentieverklaring ondertekend waarin zij aangeven zich in te zetten voor de uitvoering van de pilot. Voor Nederland is deze verklaring, met mandaat SJenV, ondertekend door de Nederlandse ambassadeur in Canada.

Vraag 3

Wat voor contact heeft u hierover gehad met het World Economic Forum en wie van het World Economic Forum waren daar exact bij betrokken?

Antwoord 3

Het WEF heeft voor dit project een initiërende rol gehad; zij heeft de betrokken partijen bijeengebracht. De inhoudelijke voorbereiding is de verantwoordelijkheid van de deelnemende publieke en private partijen. Het contact met het WEF verloopt via het team dat verantwoordelijk is voor het System Initiative on the Future of Mobility.

Vraag 4

Hoe beoordeelt u dit pilotproject? In hoeverre zijn noodzaak en proportionaliteit aangetoond, ook al gaat het om een pilotproject?

Antwoord 4

Op dit moment is het aantal reizigers sterk afgenomen door de uitbraak van Covid-19. De vraag is hoe lang deze situatie duurt en wat de structurele gevolgen zullen zijn. Deze pilot is met name van belang voor het effectief en efficiënt verwerken van grote aantallen reizigers, maar biedt ons daarnaast tevens de mogelijkheid om kennis en ervaring op te doen om het passagiersproces van vertrek tot en met aankomst op de plaats van bestemming efficiënt in te richten. Deze innovatieve aanpak past bij eerdere initiatieven. Met de invoering van Self Service Passport Control e-gates (SSPC) heeft de Nederlandse overheid al een eerste stap gezet om reizigers efficiënt de grens te laten passeren. Inmiddels zijn er nieuwere technologische oplossingen beschikbaar (of worden die ontwikkeld) waarmee de effectiviteit en efficiëntie kan worden verbeterd.

Met de invoering van SSPC is het gebruik van biometrische gegevens bij de grenscontrole op de luchthaven ingevoerd waarbij gezichtsherkenning wordt uitgevoerd (gelaat van de aanbieder van een reisdocument wordt vergeleken met de gezichtsopname zoals opgeslagen in dat reisdocument). In verschillende landen, waaronder Nederland, wordt onderzocht of het «papieren» reisdocument op termijn kan worden vervangen door een digitale representatie daarvan en aan welke voorwaarden moet zijn voldaan om dat mogelijk te maken. Ook de International Civil Aviation Organization (ICAO) en International Air Transport Association (IATA) onderzoeken deze ontwikkelingen. Identiteitsvaststelling in den brede en toekomstige wensen en ontwikkelingen zoals de ontwikkeling van een digitale identiteit in het algemeen en het ontwikkelen van een digitaal reisdocument in het bijzonder behoren tot de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van BZK.

Het technisch en operationeel testen van, alsmede het verkennen van nut, noodzaak en voorwaarden voor het verdergaand experimenteren met het KTDI-concept past binnen het voornemen, zoals opgenomen in het regeerakkoord, dat in deze kabinetsperiode geïnvesteerd wordt in innovaties in grensmanagement.

Vraag 5

Wat is de duur van dit pilotproject? Wat zal er met de resultaten gedaan worden? Kunt u toezeggen dat deze resultaten met de Tweede Kamer gedeeld worden zodra deze bekend zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

De pilot start naar verwachting eind 2020 met een technische en operationele test door een besloten doelgroep bestaande uit medewerkers van de betrokken partijen. Als uit deze test blijkt dat de benodigde processen goed kunnen worden uitgevoerd, de technische ondersteuning van die processen stabiel blijkt te zijn en dat de maatregelen voortkomend uit de zogenoemde Gegevensbeschermingseffectbeoordeling zijn doorgevoerd (zie vraag 7), zal er gedurende zes maanden, mogelijk verlengd met nog eens zes maanden verdergaand worden geëxperimenteerd met het KTDI-concept.

Dit experiment houdt het volgende in:

er zal gebruik worden gemaakt van een door de Koninklijke Marechaussee (KMar) gevalideerde, digitale kopie van het paspoort, aansluitend op het Privium²-proces dat reeds vele jaren wordt uitgevoerd in het grensproces op Schiphol. Het huidige, fysieke paspoort blijft het enige document waarmee reizigers legaal de Schengenbuitengrens kunnen passeren. Daarom zullen participerende reizigers in de pilot hun paspoort ook altijd bij zich moeten dragen. De validatie van het paspoort heeft echter al eerder plaatsgevonden, namelijk bij de registratie en het genereren van een digitale kopie van het paspoort, zodat bij het passeren van de grens kan worden volstaan met deze digitale kopie (met dien verstande dat Canadese staatsburgers hun fysieke paspoort nog wel moeten laten stempelen). De digitale kopie van het paspoort wordt opgeslagen in een beveiligde database die beheerd wordt door de Rijksdienst voor Identiteitsgegevens (RvIG) van het Ministerie van BZK. Participerende reizigers kunnen, door middel van de voor KTDI ontwikkelde mobiele applicatie, de opgeslagen gegevens delen met de aan de pilot deelnemende organisaties, zoals de luchtvaartmaatschappijen of de grensautoriteiten. De opgeslagen gegevens worden na afloop van de pilot gewist.

Uiteindelijk doel is te bezien of de toepassing van het KTDI-concept bijdraagt aan een effectievere en efficiëntere uitvoering van processen van de deelnemende organisaties en of het KTDI-concept zorgt voor een grotere tevredenheid van reizigers. De uitkomsten en evaluatie van de test worden gepubliceerd en deel ik met uw Kamer.

Vraag 6

In hoeverre zijn reizigers die vliegen tussen Montreal of Toronto en Amsterdam verplicht mee te werken aan deze pilot? Zo ja, vindt u dit redelijk?

Antwoord 6

Deelname aan de pilot is altijd op basis van vrijwilligheid.

Conform de vereisten van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) worden de uitgenodigde reizigers uitgebreid geïnformeerd over onder andere het doel van de pilot, welke gegevens door welke deelnemende organisatie worden verwerkt en hoe de reiziger zijn rechten kan uitoefenen.

Vraag 7

Deelt u de mening dat het gebruik van gezichtsherkenning grote risico's kan hebben voor fundamentele rechten van mensen als het bijvoorbeeld gaat om de privacy? Welke precieze waarborgen zijn hiervoor ingesteld, zowel door de Nederlandse en Canadese autoriteiten, als door andere betrokkenen?

Antwoord 7

Ja. Biometrische gegevens, waaronder de gezichtsofopname uit het reisdocument (paspoort), vormen een bijzondere categorie persoonsgegevens in de zin van de AVG en de Uitvoeringswet AVG (UAVG). De AVG en de UAVG stellen strikte eisen aan het verwerken van biometrische gegevens, welke eisen bij de KTDI-pilot in acht zullen worden genomen. In de Gegevensbe-

² Service programma van AAS waarbij leden snelle security- en grenspassage ontvangen gebruik makend van hun irisscan als biometrisch kenmerk.

schermingseffectbeoordeling (GEB) worden (technische, organisatorische en juridische) maatregelen en waarborgen opgenomen die nodig zijn voor het zorgvuldig gebruik van biometrie. Op basis van de GEB worden aan de deelnemende overheidspartijen en commerciële organisaties maatregelen opgelegd die de privacy van passagiers moeten waarborgen en zal het proces technisch zo worden ingericht dat alle persoonsgegevens zorgvuldig en rechtmatig worden verwerkt.

Vraag 8

Wat gebeurt er met de data die wordt gegenereerd op basis van deze pilot? Hoe waarborgt u een zorgvuldige omgang met deze data en dat deze niet worden ingezet voor andere doeleinden?

Antwoord 8

Voor zover het verwerking is van persoonsgegevens in Nederland, geldt de AVG. Indien en voor zover op enig moment persoonsgegevens door de passagier worden verstrekt aan Canadese partners, geldt de Canadese privacywetgeving. De verwerking van persoonsgegevens geschiedt op basis van vrijwilligheid. Het betreft hier persoonsgegevens die in het kader van de grenscontroles verstrekt moeten worden. Geanonimiseerde c.q. statistische gegevens die tijdens de test worden gegenereerd, worden gebruikt als input voor de evaluatie. De passagier bepaalt zelf of, en met welke deelnemende partijen, hij zijn gegevens via de KTDI mobiele applicatie deelt, wat vanuit het oogpunt van privacybescherming waardevol is. Daarnaast maakt KTDI het voor het eerst mogelijk om «gegevens op maat» uit te wisselen conform het principe van minimale gegevensverwerking. De passagier deelt alleen die set gegevens met een deelnemende organisatie, die deze organisatie echt nodig heeft voor de correcte uitvoering van haar taak/processen. Maatregelen die voortkomen uit de GEB (zie onder vraag 7) garanderen dat persoonsgegevens niet voor andere doeleinden worden ingezet dan waarvoor zij zijn verzameld.

Vraag 9

Kunt u aangeven welke apparatuur en software gebruikt wordt voor de pilot? Welke leveranciers leveren de apparatuur en software? Is er een aanbestedingstraject?

Antwoord 9

Voor de KTDI-pilot is een aanbestedingstraject niet nodig. Het WEF stelt de KTDI mobiele applicatie en de KTDI-blockchain, die beiden worden gerealiseerd door Accenture, ter beschikking aan de organisaties die deelnemen aan de pilot. RvIG stelt een beveiligde server in een overheidsdatacentrum ter beschikking, waarop de digitale kopie van het paspoort van participerende reizigers wordt opgeslagen. In opdracht van RvIG levert Identiteit & Diensten B.V., de producent van de Nederlandse reisdocumenten, een bijdrage aan de KTDI-pilot. Deelnemende organisaties zullen bestaande systemen moeten aanpassen ten behoeve van de gegevensuitwisseling met de KTDI mobiele applicatie en/of de KTDI-blockchain. De kosten hiervoor worden gedragen door de deelnemende organisaties. De aanpassingen zullen na de einddatum van de pilot ongedaan gemaakt worden.

Vraag 10

Deelt u de mening dat een project met gezichtsherkenning dat gepresenteerd wordt als verbetering van de reiservaring voor reizigers eenvoudig kan leiden tot «*function creep*», oftewel dat de technologie wordt ingezet voor andere doeleinden terwijl deze daar niet oorspronkelijk voor bedoeld is? Deelt u de mening dat dit onwenselijk is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke garanties geeft u teneinde te waarborgen dat dit niet zomaar gaat gebeuren?

Antwoord 10

Ja. «Function creep» is om meerdere redenen onwenselijk en moet met technische, organisatorische en juridische maatregelen worden voorkomen. Deze maatregelen komen terug in de Gegevensbeschermingseffectbeoordeling (GEB) die op dit moment wordt uitgevoerd. Zij vormen mede de

voorwaarden voor het houden van de pilot en zullen worden opgenomen in onder andere de verwerkersovereenkomsten met de betrokken pilotpartijen.

Vraag 11

In hoeverre bent u van plan ook met andere landen dit soort pilotprojecten uit te rollen? Zo ja, met welke landen? Is Nederland reeds in contact met deze regeringen hierover?

Antwoord 11

Op dit moment bestaan hiervoor geen plannen.